

Bycyklen - analyse af brugen

af

Lektor Jan Grubb Laursen

**Center for Trafik- og Transportforskning
ved Institut for Planlægning, DTU**

1. En reportage

”Det er morgen på Kgs. Nytorv i København. Over for den franske ambassade er Tais Thomsen fra ”Fonden Bycyklen” ved at stille 10 cykler i stativet. Bycyklerne har været på værksted, og inden de igen kan overlades til turister og hovedstadens cykelhungrende indbyggere, skal låsene checkes.

9.45: Allerede inden Tais er færdig med at stille cyklerne fra sig, kommer en fyr marcherende målbevidst tværs over Kgs. Nytorv. Han styrer rutineret mod stativerne og snupper én, hvor der står ”Vangsgaard” på stellet. Inden cykelturen kan begynde, retter han lige på sadlen, så den får den rigtige højde og hældning. ”Vangsgaards” første rytter hedder Karsten, og han fortæller, at han tit bruger bycyklerne, selv om de er svære at finde: ”I dag har jeg ledt efter en hele vejen fra Hovedbanegården. Men jeg ved, at der næsten altid står nogle her på Kgs. Nytorv.”

Karsten er så inkarneret bycyklist, at en tur ikke kan blive *for* kort: Hans tid sammen med ”Vangsgaard” varer kun de to minutter, det tager at cykle ned i Nyhavn ved bådfarten til Flakfortet. Her er der også et bycykelstativ, men der er ingen cykler ud over ”Vangsgaard”, som bliver låst fast igen.”

Berlingske Tidende, tirsdag 8. august 1995

2. Indledning

Ovenstående reportage giver et levende billede af den lidt flimrende tilværelse, som er bycyclens: flyttet i korte ture mellem ca. 100 stativer i indre by, anvendt til talrige ærinder, ofte som en indskydelse; ofte anvendt af turister, som prøver at overvinde afstanden mellem seværdighederne på denne måde.

Nærværende notat skal give et billede af bycykel-brugen. Anledningen til undersøgelsen har været, at der fra starten trods stor succes for bycykelordningen ifølge pressen, har været et tab af cykler, og sære anekdoter svirrede om cyklers forsvinden og genmeldinger fra eksotiske adresser. Noget tydede på, at tallet af cykler, der stod klar i stativerne, var ganske lavt, trods flere nyanskaffelser af cykler. Forsøget byggede på visse antagelser og målsætninger, og derfor ønskede både Københavns Kommune, bl.a. i Zeus projektet, og Transportrådet at få et uvildigt syn på bycyklen.

Undersøgelsen vedrører hovedsageligt sæsonen 1997 (hvorfra forsøget blev gjort permanent), men der er inddraget oplysninger fra de to foregående og den efterfølgende sæson. Arbejdet er

udført i et samarbejde mellem Vejafdelingen og Færdselstællingen i Københavns Kommune, af DTU's Institut for Planlægning, hvor Anders Malmby, Michael K. Larsen og Toke Havnstrup Klemmensen har undersøgt og skrevet som studerende. Dette er grundlaget for notatet. (Rapport: Evaluerings af det københavnske bycykelprojekt, efteråret 1998, 40 sider. - Vil blive trykt og udgivet af Transportrådet).

3. Undersøgelsens formål

Målsætningen med bycyklen - i fri fortolkning - er at stille frie cykler til rådighed i indre bys trafik, på en måde som fremmer en mere bæredygtig trafik, f.eks. understøtter anvendelsen af cykel, gang og kollektiv trafik og giver firmaer inspiration til ordninger for ansatte af lignende art.

Også signalværdien af en sådan stærk tilstedeværelse af et transportmæssigt alternativ og den turistmæssige værdi måtte anses for betydningsfuld i et fokuspunkt som den indre by. Tilsvarende vil også ordningens succes eller ikke-succes være omgærdet af stor offentlig interesse.

I denne brede sammenhæng havde brugsundersøgelsen det mere snævre formål at redegøre for brugen af bycyklen, f.eks. om den udgør et vigtigt led for pendlere. I denne forbindelse var der interesse for at redegøre lidt nøjere for, hvor cyklerne bliver af: hvorfor traf man så relativt få i stativerne?

4. Undersøgellesprogram

Bycykelordningen gik - og går - ud på, at der er etableret 110 stativer med ca. 1400 pladser i den indre by (inden for søerne og Christianhavns Vold), opsat af Københavns Kommune på restarealer, rabatter, og hvor der tidligere har været bilkantstensparkering. Her hænger kæder og låseblik svarende til fra ca. 10 bycykler og opefter. Cyklen frigøres til valgfri, stedse ulåst brug i bycykelområdet efter samme system, som vi kender fra supermarkeders indkøbsvognanlæg ved at lægge 20 kr. i låseblikket. Cyklen skal henstilles i et stativ igen, men er man ligeglad med 20 kr., kan man jo efterlade den på åben gade til næste bruger. Hvert efterår inddrages hele dynen til eftersyn, ligesom cyklerne i brugssæsonen serviceres i stativerne i et vist omfang.

Da trafikken med cyklerne ifølge sagens natur foregår meget spredt, er det næppe sædvanlige tællinger, som undersøgelsen kan bygge på, ligesom der næppe er ret meget i den almindelige cykeltrafik, som kan tages som model. Sporadiske observationer af de mange flytningsbevægelser har bragt parallellen trækfugleundersøgelser på banen, men der er vist ikke gjort noget for at konkretisere sammenligningen.

Da Berlingske havde taget tæten med sin reportage, forekom en tilsvarende forfølgelsesteknik - med eller uden interviews - som en oplagt ting. Da største antal bycykler havde været forsøgt talt et par gange i stativerne om natten, blev også tællingen af deres tilstedeværelse på forskellige tider i døgnets løb planlagt. I praksis blev det besluttet ikke at kontakte de cyklister, man ville følge, men snarere observere og notere gedulgt for ikke at påvirke den frie adfærd. Det kan diskuteres! Ville man ikke kontakte dem, valgtes i stedet at interviewe de cyklister, som griber eller afleverer en bycykel. Af mandskabmæssige grunde kun i et lille antal stativer. Herudover

regnede man med, at den servicerende organisation kunne belyse alle spørgsmål vedr. cykler midlertidigt ude af drift, og hvorledes cyklerne findes, repareres og kommer i tjeneste igen, og samlet tab ved sæsonens udgang.

5. Hovedresultater

Undersøgelsens vigtigste resultater kan resumeres på følgende vis: Både interviewundersøgelsen og bycykelforfølgelserne viser, at den typiske bruger er en mand. Fordelingen mellem kønnene i den samlede brugergruppe er 80% mænd og 20% kvinder. Gennemsnitsalderen er ca. 27 år og 70% af alle interviewede tilhørte aldersgruppen 16-30 år.

Af den samlede (interviewede) brugergruppe udgør 41% udenlandske turister og 59% danskere. Turisterne anvender næsten udelukkende bycyklen til turistformål såsom sight-seeing, mens danskernes brug breder sig over en række forskellige typer af turformål. En forsigtig fortolkning af tallene viser, at ture til arbejde udgør omkring en femtedel af alle ture udført af danskere. Ellers spredt over turene sig nogenlunde ligeligt på formålene fritid (15%), hjem og personligt ærinde (begge 14%) samt uddannelse og sight-seeing (begge 10%). Tallene viser, at bycyklen finder bred anvendelse hos de danske brugere.

Iagttagelserne fra bycykelforfølgelserne viser, at der udskiller sig to hovedgrupper af bycykelbrugere: Dels ses der mange turister i grupper - disse udgør ca. 39% af alle "forfølgelserne" - og der ses også mange "ikke-turister" (omkring 41%), som øjensynligt er danskere, der kører alene.

Interviewundersøgelsen viser, at gruppen af danskere er domineret af personer fra HT-området; brugere med bopæl i indre by (bicykelområdet) udgør næsten en tredjedel (29%) af de danske brugere. Samtidig har det også vist sig, at omkring 1/3 af de danske brugere kan betragtes som pendlere (dette indbefatter også folk, der skal til skole eller studie). Bycykelforfølgelserne - som dog er relativt få - tyder på, at tallet er lavere.

De transportformer, der oftest optræder *før* og *efter* en cykeltur, er at gå (53% og 62%) og at bruge de offentlige transportmidler (38% og 28%). Koblingen til den kollektive transport må derfor siges at være forholdsvis god.

Interviewundersøgelsen viser, at de fleste ture er af kort varighed. En tredjedel af turene har en varighed på 5 minutter eller mindre, mens over ¾ af turene varer mindre end 20 minutter.

Bycykelforfølgelserne viser bl.a., at en stor del af bycykelbrugerne bryder færdselsloven. Desuden viser de, at mange af turisterne bruger bycyklen til store sight-seeing ture.

Et interview med Inerfa bekræfter, at et af de største problemer for det københavnske Bicykelprojekt er de mange bycykler, som føres ud af bicykelområdet. I løbet af sæsonen 1998 har Inerfa hentet over 5000 bycykler udenfor bicykelzonen, - dette svarer til at hver bycykel i gennemsnit har været bragt udenfor bicykelgrænserne ca. 2,5 gange i løbet af sæsonen. Der er desuden problemer med, at nogle bycykler forsvinder helt. Antallet af bycykler, der forsvinder, holder sig nogenlunde konstant på 300 cykler pr. år, men i og med det samlede antal bycykler hovedsageligt har været stigende siden 1995, er andelen af forsvundne bycykler faldende.

6. Diskussion

Undersøgelsen har haft en del metode-vanskeligheder, idet det har vist sig svært at finde metodikker til analyse af de mange meget spredte hændelser. Undersøgelsen bygger på at interviewe brugerne og at forfølge cyklerne i brug, men begge materialer er spinkle, og det er svært at finde på andre metoder uden at regne med et meget højt timeforbrug. Det blev også forsøgt at holde styr på cyklerne ved disses opsamling, værkstedsbesøg og genudsætning, men det brød helt ned, da cyklerne ikke havde et holdbart nummersystem. Ved evt. gentagelse af en brugsundersøgelse ville man muligvis bygge videre på de metoder, der er prøvet nu. Dog bør man interviewe også turisterne mere fyldigt (uden at det skulle blive nødvendigt at kræve, at interviewere taler flydende japansk!)

Brugsundersøgelsen giver noget der kan siges at være et samlet billede, men det er svært nøjere at vurdere den funktion, bycyklerne fylder i trafikmønsteret. De supplerer i indre by gang-, cykel- og busstrafik, d.v.s. andre ret bæredygtige transportformer, men spiller en meget lille rolle i relation til tilkørsel med bil. Man vil i princippet gerne understrege, at de er kollektiv trafiks "forlængede arm", og at de spiller en stor rolle for pendeltrafik, men det er svært i det lille materiale at bedømme vægten af disse udsagn. For turisterne er der i hvert fald et potentiale for en alternativ oplevelse og større rækkevidde. Det synes at være en hæmning, at cyklerne er til rådighed i så begrænset grad, og ikke for et par timer kan forlades på gaden og derefter bruges igen.

Cyklernes tilstedeværelse eller "availability" har været forholdsvis lav. Selv entusiastiske tællere traf ret få cykler "hjemme" midt om natten. Hvis ikke det retter sig, er der simpelthen en stor læk i det sindrige cirkulationssystem - og omkostningerne ved tilbageføring kan blive for store.

Det spiller også ind på systemets fremtræden overfor turisten. Hvis turisten oplever, at hærværk, tekniske fejl, begrænsninger i brugen og ofte tomme stativer er mere regel end undtagelse, kan cyklernes funktion i denne sammenhæng blive skuffende. Det vides ikke, om bycyklens "Frode Fredegod-princip" her har dannet skole i udlandet, men i hvert fald har reklamevirkningen set meget stor ud, i medier, og ved trafikbranchens faglige konferencer. Bycyklen har i høj grad markeret byen med sine farver, sin facon og sin brug.

Endelig er der det økonomiske regnestykke. Ved AUC Trafikdagene i 1997 sagde Søren B. Jensen fra Københavns Magistrats 4. afdeling, at det økonomiske træk ved reparation og flytninger af cykler var en meget alvorlig belastning for systemet. Det er Achilles-hælen.